

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
-Betriebssitz Kiel-
Postfach 7107

Bearbeiter:
Arno Schäfer
Dr. Herwig Niehusen

24171 Kiel

**vorab per Fax:
0431-383-2955**

**Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 7;
Abschnitt 5 zwischen Anschlussstelle Kaltenkirchen und der Anschlussstelle
Quickborn**

hier: Beteiligung der Naturschutzverbände / Einwendungen des BUND LV Schleswig-Holstein

Ihr Zeichen

402-553.32-A 7-143

unser Zeichen

SE-300-2010 PF

Datum

22.10.2010

Sehr geehrte Frau Blietschau,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt- und Naturschutz Schleswig-Holstein nimmt hiermit zum o.a. Vorhaben des 6-streifigen Ausbaus der BAB A7 Stellung.

1. Grundsätzliches

Der Ausbau einer Autobahn fördert den privaten wie beruflichen Kraftfahrzeugverkehr und schwächt dadurch gleichzeitig andere Verkehrsträger wie die Bahn und den ÖPNV. Da die letztgenannten Verkehrsmittel umweltfreundlicher und wesentlich besser geeignet sind, der zunehmenden Erderwärmung entgegen zu wirken, unterläuft der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A7 die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland und ist mit diesen daher nicht vereinbar. Auch der Straßenverkehr muss einen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen leisten. Deshalb hätten Alternativen zum Ausbau der A7 untersucht werden müssen.

2. Untersuchungsrahmen

Der Ausbau der A7 wird u.a. damit begründet, dass die Autobahn derzeit wegen der hohen Verkehrsbelastung vom regionalen Verkehr teilweise gemieden wird und dadurch zusätzliche Belastungen in den Ortsdurchfahrten des untergeordneten Straßennetzes entstehen. Nach Ende der Baumaßnahmen wird nach dieser Einschätzung also ein Teil des regionalen Verkehrs in Richtung Autobahn abfließen. Logischerweise ist dadurch eine Erhöhung der Verkehrsdichte auf den zur A7 führenden Straßen zu erwarten. Der Ausbau wirkt sich folglich viel großräumiger aus, als es durch den Untersuchungskorridor erfasst wird. Die zunehmende Barrierewirkung

durch die Autobahnzubringer und die Folgen für das Biotopverbundsystem wurden bei den Untersuchungen außer Acht gelassen.

3. Schadstoffe und Kraftstoffverbrauch

Als positive Folge des Vorhabens wird angegeben, dass durch reibungsloseren Verkehrsfluss Verringerungen bei den Schadstoffemissionen und beim Kraftstoffverbrauch erfolgen. Wie die Prognose zeigt, steigert die Verbreiterung der Straße durch Zunahme ihrer Attraktivität aber das Verkehrsaufkommen und führt außerdem zu wesentlich höheren Fahrgeschwindigkeiten. Daraus ergibt sich, dass genau das Gegenteil von dem eintreten wird, was durch den Ausbau erreicht werden soll: Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch werden zunehmen. Dieser Effekt würde auch durch eine eventuelle Abnahme des regionalen Verkehrs nicht kompensiert werden.

Um eine bessere Bilanz bezüglich der Schadstoffemissionen und des Kraftstoffverbrauchs zu erreichen, fordern wir deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h im Geltungsbereich dieses Planfeststellungsverfahrens. Diese Beschränkung ist zudem als Minimierungsmaßnahme für die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Klima geeignet und wäre ein aktiver Beitrag des Landes Schleswig-Holstein zum Klimaschutz. Außerdem würde sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erheblich beitragen.

In den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt wurde die zunehmende Belastung durch Streusalz, die entsprechend der Flächenzunahme um 50% steigen wird. Eine Prüfung, wie sich die Belastung auf die Böden und die Anrainergewässer auswirkt, ist nicht erfolgt.

Auch ist entsprechend eine stärkere Verschmutzung durch Ölrückstände zu erwarten, deren Auswirkungen ebenfalls nicht hinreichend untersucht wurden.

4. Zerschneidungswirkung

Die A7 hat in der jetzigen Form eine enorme Barrierewirkung, da bei ihrem Bau nicht bzw. nur in geringem Maße auf Belange des Naturschutzes Rücksicht genommen wurde.

Im Planungsabschnitt 5 gibt es mehrere Brückenbauwerke und zwei größere Durchlässe für Fließgewässer, die jedoch als Querungshilfen unzureichend sind. Da die Trennwirkung durch den geplanten Ausbau der Autobahn noch verstärkt wird, ist eine Minimierung des Eingriffs durch Erhöhung der Durchlässigkeit unerlässlich.

Dies ist allein schon deshalb geboten, um den Bestrebungen der europäischen Gesetzgebung gerecht zu werden, mit der Richtlinie „Natura 2000“ ein kohärentes ökologisches Netz aus miteinander verbundenen Biotopen zu schaffen. Leider genügen die vorgelegten Planungen in diesem Punkt trotz einiger Verbesserungen nicht den sich daraus ergebenden Anforderungen.

Zwar ist zu begrüßen, dass der **Durchlass der Krückau** erheblich verbreitert werden soll, die geringe lichte Höhe von eventuell nur 1 Meter (die Angaben in den Unterlagen sind hier mit größer oder gleich 1 Meter leider nicht eindeutig) schränkt die ökologische Verbundfunktion aber erheblich ein. Wir fordern deshalb, beim Bau des neuen Brückenbauwerks die derzeit bestehende lichte Höhe von 2,70 Metern zu belassen. Außerdem sind beidseits der Krückau Bermen einzurichten und das Umfeld des Durchlasses östlich und westlich der A7 so zu gestalten, dass sich Tiere gedeckt in Richtung Durchlass bewegen können.

Die Vergrößerung des **Rohrdurchlasses des Ebachs** um 90 cm stellt zwar eine Verbesserung dar, die Durchlässigkeit wird dadurch aber nur äußerst geringfügig erhöht. Nach wie vor bleibt die Anzahl der Tierarten, die diese Passage nutzen können, sehr gering. Wir fordern daher, an dieser Stelle einen Durchlass zu schaffen, der Großsäugern, Fischotter etc. einen gefahrlosen Wechsel ermöglicht.

Nicht nachvollziehen können wir, dass das **Bauwerk über die Pinnau** in der derzeitigen Form bestehen bleiben soll. Dieser Durchlass entspricht in keiner Weise den heutigen ökologischen Standards. Da die Barrierewirkung durch den Ausbau der A7 verstärkt wird, verschlechtert sich die Situation hier gegenüber dem jetzigen unzureichenden Zustand sogar noch. Dies widerspricht den festgelegten Zielen der nationalen Strategie zur Biodiversität, die insbesondere auch die Wiederherstellung des Biotopverbundes beinhalten.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die von der Bundesrepublik Deutschland insoweit eingegangenen Verpflichtungen durch den im Jahre 1993 erfolgten Beitritt zum „Übereinkommen über die biologische Vielfalt“ hin (BGBl. II Nr.32, S.1741ff), sowie auf die zwecks Umsetzung erarbeitete „Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“, beschlossen vom Bundeskabinett am 7. November 2007. Bundesrechtlich besteht danach die Verpflichtung zur **„Schaffung eines Biotopverbunds, der mindestens 10% der Landesfläche umfassen soll“**.

Weiter wird dort ausgeführt:

„Dieser Biotopverbund ist anders als Natura 2000 nicht nur auf speziell benannte Lebensraumtypen und Arten ausgerichtet, sondern bezieht alle heimischen Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräume ein. Besonderer Wert wird auf die Vernetzung der Lebensräume auch außerhalb von Schutzgebieten gelegt“.

Hierbei wird im Abschnitt B 2.2. besonders die Vorbildfunktion des Staates betont, indem weiter erklärt wird:

„Unsere Vision für die Zukunft ist: Die Einrichtungen der öffentlichen Hand in Deutschland zeigen auf den verschiedenen Ebenen (Bund, Länder, Kommunen) engagiert und transparent, wie sich die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt konkret verwirklichen lässt, und gehen in ihrem gesamten Handeln vorbildlich voran“

Hinzuweisen ist ferner auf die Ausführungen in der *BMU-Broschüre „Umweltschutz schafft Perspektiven“* (Dez. 2008), in der auf S. 71 unter der Überschrift **„Biotopverbund für wilde Tiere“** u.a. ausgeführt wird:

„Das Bundesumweltministerium und das Bundesverkehrsministerium haben vereinbart, künftig bei Neuplanungen von Straßen Wildwechsel zu ermöglichen. Beeinträchtigungen für die Natur müssen vermieden werden. Das Wiedervernetzungs-konzept sieht Vernetzungskorridore vor. Sie zu realisieren, hat hohe Priorität: Einzelne Biotope sollen durch Hecken, Waldstücke, Grünbrücken und Wasserläufe vernetzt werden, um Rot- und Schwarzwild, Dachs und Otter, aber auch Käfern und Kriechtieren gefahrlose Wanderungen und die Ausbreitung oder Verlagerung ihres Lebensraums zu ermöglichen. Solche Lebensraumkorridore, die die verschiedenen isolierten Ökosysteme wiedervernetzen sollen, helfen nicht nur wandernden Tierarten. Auch Lebewesen, die wegen des Klimawandels ihren Lebensraum verlagern müssen, erhalten dadurch eine Chance, ihre Art in der Region zu erhalten.“

Wir sehen deshalb die Bundesrepublik Deutschland bzw. das Land Schleswig-Holstein als Auftraggeber des umfangreichen Ausbaus der A7 in der Pflicht, die sich

hierbei bietende einmalige Chance zur teilweisen Wiedervernetzung zu nutzen und die eigene Strategie „vorbildhaft“ umzusetzen. Gerade beim Bau einer Autobahn hätte die öffentliche Hand die Möglichkeit, ihre Glaubwürdigkeit durch zielgerichtetes Handeln zu beweisen.

Wir fordern deshalb als

zusätzliche Querungshilfen über die A 7

a. in diesem Bauabschnitt eine funktionstüchtige Grünbrücke zu errichten, um Großsäugern eine optimale Querung der Autobahn zu ermöglichen.

b. eine weitere Verbesserung des Biotopverbundes durch Erweiterung der vorhandenen die A7 querenden Brückenbauwerke mit begrünten Randstreifen von ca. 1 m Breite als linienförmige Vegetationsstruktur vorzusehen. Dies würde Kleinsäugern, Insekten, Amphibien und Reptilien eine Passage ermöglichen und den Biotopverbund auf diesem Bauabschnitt deutlich stärken.

c. in den Bereichen, in denen die BAB auf einem Damm verläuft, entsprechend den technischen Vorgaben der MAmS röhrenförmige Durchlässe einzubauen, um Kleintieren Passagemöglichkeiten zu geben.

Gewässerquerungen parallel zur A 7

Weiter fordern wir, an den Brückenbauwerken über Krückau und Pinnau auf beiden Seiten neben den Fahrbahnen einen Grünstreifen einzuplanen, um Kleintieren auch parallel zur Autobahn eine Querung der betreffenden Gewässer zu ermöglichen, so wie es heute schon am alten Brückenbauwerk über die Osterau im Planungsabschnitt 3 der Fall ist.

Damit die Tiere nicht auf die Fahrbahn gelangen, müssen zwischen Grünstreifen und Fahrbahn geeignete Leiteinrichtungen installiert werden.

5. Gestaltung Wildschutzzäune

Aufgrund der Trassenverbreiterung müssen die Wildschutzzäune neu errichtet werden. Wir regen an, die Zäune vertikal jeweils im oberen und mittleren Bereich mit einem durchgehenden hellen (Warn-) Streifen zu versehen, damit die Abzäunung von fliehendem Wild rechtzeitig als Hindernis wahrgenommen werden kann. Für den Fall, dass Tiere trotz der Einzäunung auf die Fahrbahnseite gelangen, sollten Ausstiegshilfen bzw. Einwegdurchlässe eingeplant werden.

In Ergänzung der vorstehenden Stellungnahme machen wir uns ferner die von Rechtsanwalt Dr. W. Mecklenburg im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein und der in ihr zusammengeschlossenen Verbände -AG 29- gefertigte Einwendung vom 22.10.2010 zu Eigen. Bei Widersprüchen gelten vorrangig die vorstehenden Ausführungen.

Wir bitten um Übermittlung der Entgegnungen des Vorhabenträgers sowie der TöB-Stellungnahmen im Vorwege des Erörterungstermins.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Dr. Herwig Niehusen
BUND-LV SH

gez. Arno Schäfer
BUND-LV SH